NOTICE D'ASSEMBLAGE DU TIGER TRAINER OBL

Réf. T4579

GARANTIE

Ce kit est garanti sans défaut de matière ou de fabrication à la date de l'achat. Cette garantie ne couvre ni les dommages d'usage, ni les modifications. La garantie couvre exclusivement le produit lui-même et est limitée à la valeur d'origine du kit. Elle ne concerne pas les éléments endommagés par l'usage ou à la suite de modifications. Le fait pour l'utilisateur d'assembler les éléments de ce kit implique l'acceptation de la responsabilité de tous dommages pouvant être causés par le produit tel qu'il aura été achevé. Dans le cas où l'acheteur n'accepterait pas cette responsabilité, il peut rapporter le produit neuf et inutilisé à son détaillant pour en obtenir le remboursement dans son emballage d'origine.

NOTIFICATION : ACCOMPAGNEMENT D'UN ADULTE REQUIS

Ceci n'est pas un jouet. Le montage et le vol de ce produit nécessitent la surveillance d'un adulte. Lisez complètement ce manuel et familiarisez-vous avec l'assemblage et le vol de cet avion. Vérifiez toutes les pièces détachées afin de vous assurer que le kit soit complet et sans défaut. Veuillez contacter Model Racing Car pour tout renseignement.

Page 2

INTRODUCTION

MODEL RACING CAR vous remercie pour l'achat du Tiger Trainer OBL. Ce kit à l'apparence soignée a disposé des dernières technologies pour sa conception, lui permettant d'être rapide et facile à assembler. Cet avion léger et solide vous procurera d'une part du plaisir à le piloter et d'autre part l'expérience nécessaire à l'apprentissage de l'aéromodélisme.

Pour tirer le maximum de cet avion, il est important de lire entièrement ce manuel et de suivre bien attentivement ses instructions. Ce manuel d'instructions a été rédigé pour les débutants mais il inclut également beaucoup de conseils qui pourront être utiles aux plus expérimentés des modélistes.

Nous conseillons fortement de lire entièrement les instructions avant de débuter la construction. Cela vous permettra de bien visualiser l'ordre de construction et ainsi d'éliminer beaucoup de questions que vous pourriez vous poser.

La première chose que vous devriez faire avant de débuter est de vérifier le contenu de votre kit avec la liste de pièces détachées située aux pages 4 et 5 de ce manuel. Dans le cas où des pièces seraient manquantes, veuillez entrer en contact avec le détaillant chez qui vous l'avez acheté pour lui en faire part.

ATTENTION

Avant de commencer l'assemblage lire complètement les instructions de montage pour faire faire une idée de l'avancement des étapes et des procédures d'assemblage. En suivant attentivement ces instructions, et en vous referant aux photos, l'assemblage et le montage de votre avion sera plaisant et gratifiant. Le résultat sera une belle construction, facile à assembler et dont vous serrez fier.

TABLE DES MATIERES

Introduction	2	Train d'atterrissag	14
Matériel nécessaire	2	Motorisation	14-18
Matériel nécessaire	3	Installation radio	18-22
Liste des pièces détachées	4-5	Commandes	23
Remarques avant assemblage	6	Contrôles radio	24
Montage de l'aile	6-8	Gabarit	25
Montage du fuselage	9-10	Vérifications d'avant vol	26-27
Montage de l'empennage	11-13	Préparation après vol	28

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

MATERIEL NECESSAIRE

Vous trouverez sur la page suivante la liste des éléments non fournis et nécessaires au fonctionnement de votre kit.

Radiocommande : Une radiocommande quatre voies avec trois servos de type standard est nécessaire. La majorité des radiocommandes 4 voies sont livrées uniquement avec trois servos. Vous devrez acquérir séparément un quatrième servo dans le cas où vous désirez faire voler votre Tiger Trainer OBL avec une propulsion thermique.

Colles : Vous aurez besoin de deux types de colle : de la colle époxy 5 ou 30 minutes et de la colle cyanoacrylate instantanée. Nous vous recommandons d'acquérir une colle époxy rapide 5 minutes et également une colle époxy 30 minutes afin d'assembler rapidement votre modèle. Dans le cas où vous ne seriez pas pressé, la colle époxy rapide 5 minutes ne sera pas nécessaire. Vous aurez également besoin d'un flacon de colle instantanée épaisse et d'un flacon de colle instantanée liquide.

Outillage : Un modèle réduit peut être assemblé plus aisément lorsque les bons outils sont employés. De ce fait nous avons inclus une illustration ci-dessus des outils que nous avons utilisé pour assembler nos prototypes. Comme vous le remarquerez, certains outils seront utilisés pendant toute la construction.

Page 3

Motorisation thermique : nous recommandons soit le Thunder Tiger GP-42, soit le Thunder Tiger F-54S qui sont des moteurs idéals pour ce type d'avion. Ces moteurs sont silencieux et faciles à démarrer. Ils sont faciles à entretenir et ont une durée de vie très importante.

Equipement nécessaire au fonctionnement d'une motorisation thermique : vous devrez faire l'acquisition de plusieurs accessoires pour faire fonctionner votre moteur et votre avion. Ils sont listés ci-dessous :

Liste des accessoires nécessaires au fonctionnement du moteur thermique :

- Mousse antivibration pour récepteur
- 3/4 hélices (voir les hélices préconisées dans la notice du moteur)
- Carburant avec un taux de 10 ou 15 % de nitrométhane
- Pompe à carburant
- Pipette
- Démarreur électrique
- Chauffe bougie
- Bougies
- Durite silicone

Motorisation électrique : si vous désirez utiliser un moteur brushless à la place d'un moteur thermique alors le moteur Thunder Tiger OBL36/11-40 (référence : T2368) est le choix le plus adapté pour le Tiger Trainer OBL.
Contrôleur : le contrôleur ACE BLC-40A (référence : 8027) est le contrôleur adapté à ce type de moteur.
Batterie : nous recommandons l'utilisation d'un pack d'accus 9 éléments 10.8V 3600mAh NiMH.
Chargeur : choisissez un chargeur performant et adapté pour la charge des batteries.

Equipement nécessaire au fonctionnement d'une motorisation brushless :

- 2/3 hélices APC en 11x8,5E
- Pack d'accus 9 éléments 10,8V 3600mAh NiMH

Liste de l'équipement nécessaire :

- Radiocommande 4 voies avec 4 servos de type standard
- Colle époxy 5 minutes
- Colle époxy 10 minutes

- Colle cyanoacrylate liquide
- Colle cyanoacrylate épaisse
- Cutter et lames
- Bâtonnet pour mélanger l'époxy et/ou pinceau
- Papier de verre (granulation 150)
- Alcool à brûler
- Serviettes papier
- Règle
- Equerre
- Crayon fin, stylo à bille
- Forets de 1mm; 1,5mm; 2mm et 2,5mm

Page 4

PIECES DETACHEES

AS6460 Aile principale

Aile partie droite - Right Wing	(1)
Aile partie gauche - Left Wing	(1)
Adhésif pour raccordement de l'aile - Wing Center Tape	(1)
Platine servo - Aileron Servo Tray	(1)
Protection d'aile - Wing Protector	(1)
Clé d'aile en contre-plaqué - Plywood Wing joiners	(3)
Guignol - Torque Rod Horn	(2)

AS6461 Stabilisateur

Stabilisateur/Profondeur - Stabilizer/Elevator	(1)

AS6464 Dérive

Baguette de balsa fin - Balsa Fin Brace	(2)
Dérive/Gouverne de direction - Vertical Fin/Rudder	(1)

AS6462 Fuselage

Fuselage - Fuselage	(1)
Collier ryslan - Nylon Tie	(1)
Aimant - Magnet	(1)
Rondelle 4mm - 4mm Washer	(1)
Verrière - Wind Shield	(1)
Verrière - Kwik-Access Cover	(1)
Tourillon d'aile - Wing Dowels	(2)
Autocollants - Decal	(1)

AS6458 Support moteur brushless

Support moteur OBL - OBL Motor Mount	(1)
Vis tête fraisée - Sink Head Screw	(4)
Vis tête bombée 3x18mm - 6/32X18mm Screw	(4)

AS6459 Capot moteur

Vis à bois tête bombée 2x8mm - 2X8mm Wood Screw	(4)
Autocollants - Decal	(1)
Capot moteur - Cowl	

Notice provenant du site internet mrcmodelisme.com

Page 5

AS6463 Tringlerie

Chape - Clevis	(4)
Tige filtée - Straight Threaded End	(2)
Tringlerie pliée en Z - Z-Bend Threaded End	(2)
Tringlerie de carburateur - Throttle Pushrod	(2)
Tringlerie d'aileron - Aileron Pushrod	(2)
AS 3296 - Roue	
Roue - Wheel	(3)

T3151 Guignol

Plaque en nylon - Nut Plate	(2)
Guignol - Control Horn	(2)
Vis tête bombée 2x15mm - 2X15mm Screw	(4)

T3222R Cône d'hélice

Cône d'hélice - Spinner	(1)
Flasque de cône d'hélice - Spinner Back Plate	(1)
Vis tête bombée 3x12mm - 3X12mm self-Tapping screw	(2)

PE0001 Train d'atterrissage

Patte de fixation du train d'atterrissage - Landing Gear Strap	(2)
Bague d'arrêt - Wheel Collar	(5)
Bague d'arrêt - Steering Arm Collar	(1)
Corde à piano du train d'atterrissage avant - Nose Gear Wire	(1)
Support du train avant - Nose Gear Mount	(1)
Corde à piano du train principal - Main Gear Wire	(2)
Vis 3x5mm tête bombée - 3X5mm Screw	(6)
Vis 3x18mm - 6/32 X 18mm Screw	(2)
Palonnier de direction - Steering Arm	(1)
Vis à bois 3x10mm - 3X10mm Wood Screw	(4)

PE0009 Fixation de tringlerie

Rondelle 2mm - 2mm Washer	(2)
Ecrou 2mm - 2mm Hex Nut	(2)
Vis BTR 3x3mm - 3X3mm Set Screw	(2)
Fixation de tringlerie - Push Rod Connector	(2)
Clé six pans - Allen Wrench	(1)

Les pièces ci-dessous varient selon la version K10 ou K11.
Eléments livrés avec la version T4579-K10

T3263 - Réservoir

Durite silicone - Silicone Tube	(1)
Joint caoutchouc - Rubber Stopper	(1)
Raccord droit- Straight Nipple	(1)
Plongeur - Clunk	(1)
Bouchon - Cap	(1)
Raccord coudé 90° - 90ONipple	(1)
Réservoir 300cc - 300cc Tank	(1)

T3102 Support moteur réglable

Plaque support moteur - Engine Mount Plate (1)
Support moteur partie gauche - Left Mount Beam (1)
Support moteur partie droite - Right Mount Beam (1)
Vis plastique 3x15mm - 3X15mm Self-Tapping Screw (4)

Eléments livrés avec la version T4579-K11
T2368 Moteur Brushless 36/11-40A
Brushless - Outrunner (1)

8027 Contrôleur BLC-40A
Contrôleur - Controller (1)

Page 6
REMARQUES AVANT MONTAGE

1. Si vous êtes débutant dans l'aéromodélisme, demandez conseil auprès d'un pilote confirmé pour la vérification du montage de votre avion et pour vous aider lors de vos premiers vols.
   Même si nous vous fournissons un manuel d'instructions complet et détaillé, l'aéromodélisme est plus compliqué qu'il n'y paraît et c'est pourquoi l'assistance d'un modéliste expérimenté est vivement conseillée pour la vérification de votre Tiger Trainer OBL une fois monté. Cela afin de s'assurer que vos premiers vols soient un succès.
2. Assemblez votre avion exactement selon ces instructions. Ne tentez pas changer ou de modifier le Tiger Trainer OBL car cela pourrait transformer de façon irrémédiable ses caractéristiques de vol.
3. Avant de commencer le montage, veuillez vérifier le contenu du kit grâce aux pièces illustrées dans les pages 4 et 5 pour vous assurer qu'aucune pièce détachée soit manquante ou endommagée. Si vous trouvez des pièces détachées qui sont manquantes ou endommagées, veuillez contacter immédiatement votre détaillant pour le remplacement de celles-ci.
   Remarque : Votre détaillant ne pourra pas accepter de remplacer un kit dans le cas où sa construction aurait déjà commencée.
4. Vérifiez le montage de chaque pièce avant de les coller définitivement. Assurez-vous d'utiliser la bonne pièce et que celle-ci se monte correctement avant de l'assembler. Ne compensez pas par un excédent de colle une pièce détachée qui serait trop petite pour être montée.

MONTAGE DE L'AILE

1. Préparez la colle époxy 5 minutes. Prenez les 3 pièces en contreplaqué qui composent la clé d'aile. Collez ensemble les trois pièces en contreplaqué puis une fois assemblée, placez la clé d'aile dans un étau pour que la colle puisse bien fixer les trois pièces qui la composent.
2. Une fois la clé d'aile assemblée et la colle séchée ; poncez-la avec du papier de verre pour enlever l'excédent de colle, les bords rugueux et les excroissances.
3. Montez les deux parties de l'aile avec la clé d'aile afin de vous assurer qu'elles se montent correctement. Si la clé d'aile ne se loge pas facilement dans l'aile, ajustez-la en la ponçant légèrement.
4. Prenez la platine servo en contreplaqué et à l'aide d'un stylo tracez une ligne en son milieu. Placez la platine servo sous l'aile et assurez-vous que la ligne soit située dans l'axe de la limite séparative des demi-ailes. Puis à l'aide d'un cutter muni d'une lame fine, faites une marque sur l'aile en suivant les bords intérieurs de la platine servo comme illustré sur la photo.

Page 7

5. Utilisez avec précaution le cutter pour découper la surface de la demi-aile comme montrée ci-dessus et retirez ensuite le morceau de balsa. Recommencez l'opération pour l'autre demi-aile.
6. Mélangez de la colle époxy 30 minutes et puis enduisez de colle l'intérieur du logement qui va recevoir la clé d'aile.
7. Emboîtez la clé d'aile enduite de colle à l'intérieur de son logement.
8. Prenez l'autre demi-aile et répétez l'opération des phases 6 et 7 en enduisant deux bords des deux demi-ailes de colle époxy 30 minutes. Maintenez fermement sous pression les deux demi-ailes pour que la colle puisse les fixer définitivement. Retirez à l'aide d'une serviette en papier et avec de l'alcool l'excédent de colle époxy. Assurez-vous que les deux demi-ailes soient correctement alignées l'une par rapport à l'autre et placez un morceau d'adhésif pour les maintenir en place, le temps que la colle époxy finisse d'agir.
9. Une fois les deux demi-ailes collées, retirez le morceau d'adhésif et placez la platine servo en contreplaqué sur l'aile. Tracez à l'aide d'un feutre le contour de celle-ci.
10. Avec un cutter, découpez soigneusement l'entoilage en suivant le marquage que vous venez de faire au feutre. Surtout ne découpez pas le balsa : n'appuyez pas trop sur la lame du cutter lors de la découpe. Retirez ensuite le film de l'entoilage.

Page 8

11. Soit avec de la colle époxy, soit avec de la colle cyanoacrylate collez dans son logement la platine servo d'aileron.
12. A la jointure des deux demi-ailes, fixez la bande de scotch de raccordement pour finir la jointure. Appliquez la bande de scotch en commençant par la platine servo puis faites le tour de l'aile pour finalement arriver à l'autre extrémité de la platine servo. Appuyez bien sur le scotch au fur et à mesure que vous le posez pour éviter toute formation de bulles.
13. Poncez les bords et la surface de la protection d'aile en plastique pour l'ébavurer et ainsi permettre à la colle de la fixer correctement. Centrez la protection d'aile sur l'aile à l'aide de la jointure de cette dernière. Utilisez la colle cyanoacrylate épaisse pour coller la protection d'aile sur la surface de l'aile, alignée à la fois sur la jointure et le bord de fuite.
14. Déboîtez les ailerons des charnières. Centrez les charnières par rapport au bord de fuite. Placez une petite goûte de colle cyanoacrylate dans les logements des charnières. Les charnières doivent être fixées fermement dans leur logement.
15. Mettez l'aileron en place et appliquez de la colle cyanoacrylate à la fois sur le dessus et le dessous des charnières. Laissez sécher la colle puis actionnez l'aileron vers le haut et vers le bas afin de vous assurer qu'ils peuvent bouger librement. Répétez cette étape pour l'autre aileron. Essayez d'avoir un espace qui soit le plus réduit possible entre le bord de fuite et l'aileron.
16. Vissez les guignols sur chaque commande d'aileron en conservant un espace de 2cm entre le trou situé sur le guignol et la surface de l'aile.

Page 9

17. Vissez sur environ 5mm les chapes sur les tringleries de commandes d'ailerons. Encliquetez les chapes sur les guignols en sécurisant les chapes avec un petit morceau de durite de silicone, coupé en anneau. Le montage de l'aile est dorénavant terminé jusqu'à l'installation de la partie radiocommande.

MONTAGE DU FUSELAGE

1. Avec un cutter ou un ciseau courbé, découpez la verrière du fuselage en suivant le tracé de découpe réalisé au moulage.
2. Prenez la verrière noire et découpez-la également en suivant le tracé de découpe réalisé au moulage. Il est à noter que nous allons conserver uniquement la partie arrière de la verrière. Poncez la verrière à l'aide de papier de verre pour l'ébavurer.
3. Placez la partie arrière de la verrière sur le fuselage et fixez-la en mettant une goûte de colle fine cyanoacrylate sur les bords de la partie arrière de la verrière. Il est important de ne pas se précipiter lors de la réalisation de cette étape pour éviter qu'un excédent de colle ne vienne dégouliner le long du fuselage. Utilisez l'embout le plus fin sur le flacon de la colle.
4. Prenez l'aimant et placez dessous un petit morceau de scotch. Ajoutez sur l'aimant un peu de colle époxy ou de la colle cyanoacrylate épaisse et emboîtez-le dans le logement situé sous la partie arrière de la verrière. Le petit morceau de scotch évitera à l'aimant de tomber et à la colle de couler.

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

5. Prenez les 2 planches d'autocollants comme montrées ci-dessus et découpez-les. Faites attention au sens des autocollants (un pour l'avant, l'autre pour l'arrière).

Page 10

6. Appliquez les autocollants sur les vitres latérales avant et arrière de la verrière. L'opération est délicate, il faut prendre son temps pour éviter la formation de bulles entre l'autocollant et le fuselage.
7. Localisez les quatre marquages moulés qui sont situés sur chaque côté de l'avant et de l'arrière de la verrière. Ils sont destinés à recevoir les tourillons d'aile. Percez tout d'abord un petit trou pour marquer la position puis agrandissez-le à la taille du tourillon. Recommencez l'opération pour les trois autres emplacements.
8. Découpez la partie avant de la verrière en suivant les lignes de moulage. Effectuez la finition à l'aide de papier de verre pour que la verrière puisse se monter parfaitement dans le fuselage.
9. Ajustez l'entaille sur fuselage pour que la verrière puisse se loger parfaitement. Ajustez la verrière si nécessaire.
10. Prenez la rondelle de 3mm et collez-la sous la verrière de façon à ce qu'elle soit en contact avec l'aimant.
11. Appliquez l'autocollant sur l'avant de la verrière. Faites attention à ce que le bord de l'autocollant soit ajusté par rapport à la partie arrière de la verrière.

Page 11

12. Repliez et collez l'excédent de l'autocollant sous la verrière. En effet en rabattant l'autocollant celui-ci va maintenir en place la rondelle.
13. Emboîtez les deux tourillons d'aile comme montrés sur la photo et ajustez-les de façon à ce qu'ils soient tous de la même longueur de chaque coté du fuselage. Les coller ensuite avec de la colle cyanoacrylate liquide.

INSTALLATION DU STABILISATEUR

1. Utilisez une équerre pour tracer une ligne au centre du stabilisateur comme illustré ci-dessus (tracez la ligne sur la partie supérieure du stabilisateur).
2. Glissez le stabilisateur dans le fuselage et alignez-le en vous aidant de la ligne précédemment tracée afin que celle-ci soit au centre de l'emplacement pour la dérive. Ensuite tout en maintenant le stabilisateur, appliquez deux morceaux de scotch pour le maintenir en place.
3. Utilisez un feutre fin pour tracer une ligne sur le dessus et le dessous de chaque bord du support plastique de la dérive.
4. Une fois la dérive installée, utilisez un feutre fin pour tracer une ligne le long de chaque bord du support plastique de la dérive.

Page 12

5. Retirez le stabilisateur de son support et coupez avec précaution l'entoilage avec les marquages précédemment réalisés. La découpe doit être située à environ 1,5mm de la ligne que vous avez tracée (voir l'illustration). Surtout ne découpez pas le balsa : n'appuyez pas trop sur la lame du cutter lors de la découpe car vous pourriez endommager le stabilisateur. Retirez ensuite le film de l'entoilage.
6. Retirez la dérive du fuselage et répétez l'opération de l'étape 5 pour la dérive.
7. Collez à la cyanoacrylate les deux petites baguettes de balsa fin de chaque côté de la base de la dérive.
8. Montez provisoirement l'aile dans le fuselage et maintenez-la avec des morceaux de scotch. Appliquez de la colle époxy 5 minutes à l'intérieur du support plastique du stabilisateur (sur la base et sur les côtés). Glissez ensuite le stabilisateur à l'intérieur et assurez-vous que celui-ci est bien centré. N'appliquez pas encore de colle sur la partie supérieure du support du stabilisateur. Appliquez une fine couche de colle cyanoacrylate liquide ou de la colle époxy 5 minutes sur le bord inférieur de la dérive et glissez-la en place au dessus du stabilisateur. Utilisez une équerre pour vous assurer que la dérive soit bien perpendiculaire au stabilisateur et qu'elle pointe vers l'avant de l'avion. Pressez les deux côtés du support plastique contre le stabilisateur et la dérive et appliquez de la cyanoacrylate liquide le long des joints.
9. Retirez les gouvernes de profondeur du stabilisateur et collez en premier les charnières dans leur logement en procédant de la même façon qu'indiquée précédemment pour les ailerons (page 8, étape 14) .Puis retirez la commande de profondeur des gouvernes et collez-la en place à l'époxy ou à la cyanoacrylate. Assurez-vous que les deux gouvernes soient au même niveau et que la commande soit alignée.
10. Collez ensuite les deux gouvernes de profondeur sur le stabilisateur en utilisant la même procédure que pour les ailerons (page 8, étape 14). Faites de même pour la gouverne de direction.

Page 13

11. Localisez et percez de chaque côté de l'arrière du fuselage les trous permettant la sortie des commandes de direction et de profondeur.
12. Sortez du fuselage la gaine de commande et collez-la à l'époxy ou à la cyanoacrylate à ses deux extrémités, c'est-à-dire au niveau de son trou d'extraction et au niveau de la cellule.
13. Prenez les guignols et ébavurez-les. Positionnez l'un des guignols en dessous de la gouverne de profondeur, à environ 3mm derrière la charnière. Utilisez un feutre avec une pointe fine pour marquer sur la gouverne l'emplacement des trous de fixation du guignol.
14. Percez les 2 trous marqués précédemment avec une mèche d'un diamètre de 2mm et fixez le guignol à la gouverne de profondeur à l'aide de deux vis 2x15mm et de la plaque en nylon. Il est à noter que la petite plaque en nylon est fixée au guignol. Assurez-vous que les vis soient vissées correctement mais surtout n'écrasez pas le guignol.
15. Prenez le guignol restant et placez-le sur le côté gauche de la gouverne de direction. Le guignol doit être placé à environ 12mm au dessus de la base de la gouverne et à environ 3mm sous la charnière (les trous du guignol doivent être parallèles à la ligne de la charnière). Le guignol doit être situé à proximité du trou de sortie de la commande. Utilisez un feutre avec une pointe fine pour marquer sur la gouverne l'emplacement des trous de fixation du guignol. Ensuite enlevez le guignol et percez avec une mèche d'un diamètre de 2mm les trous de fixation.
16. Fixez le guignol à la gouverne de direction à l'aide de deux vis 2x15mm et de la plaque en nylon. Il est à noter que la petite plaque en nylon est fixée au guignol. Assurez-vous que les vis soient vissées correctement mais surtout n'écrasez pas le guignol.

Page 14

INSTALLATION DU TRAIN D'ATTERRISSAGE

1. Mettez votre fuselage à l'envers sur votre plan de travail. Positionnez les deux jambes de train chromées dans les trous de la gorge prévus à cet effet. Pour vous repérer, reportez-vous à la photo ci-dessus. Placez les deux pattes de fixation sur le train et marquez l'emplacement des trous qui seront percés ultérieurement.
2. Retirez les deux pattes de fixation du train d'atterrissage et percez avec un foret de 2mm les emplacements marqués. Puis fixez le train d'atterrissage au fuselage avec quatre vis à bois 3x10mm.
3. Glissez les roues de chaque côté du train d'atterrissage et fixez-les chacune en place avec une bague d'arrêt de 4mm et une vis 3x5mm. Positionnez la bague d'arrêt de telle façon à ce que la tête de la vis pointe vers la queue de l'avion. Laissez un minimum de jeu entre la bague et la roue tout en permettant à cette dernière de tourner librement.
4. Glissez la roue sur la jambe de train avant et fixez-la en place avec une bague d'arrêt de 4mm et une vis 3x5mm. Glissez une deuxième bague d'arrêt par le dessus de la jambe de train de telle façon à ce que le trou pour la vis pointe vers l'avant de l'avion. Ensuite insérez le palonnier de direction et vissez la vis 3x5mm pour fixer à la fois le palonnier de direction et la bague d'arrêt.
5. Installez le support de la jambe du train d'atterrissage avec deux vis 3x18mm. Fixez la tringlerie de direction au palonnier et insérez-la dans le fuselage. Ensuite montez la jambe de train en glissant le palonnier de direction sur l'axe de son support. Positionnez la jambe de train d'atterrissage de façon à ce que le palonnier soit parallèle à la cloison pare-feu lorsque la jambe est alignée vers l'avant de l'avion.

INSTALLATION DU MOTEUR ELECTRIQUE BRUSHLESS

1. Munissez-vous du moteur brushless, de son support, du support d'hélice, de la bague d'arrêt, des quatre

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

vis 4x5mm, des deux vis 2,5x8mm et de la vis 4x5mm. Le kit Tiger Trainer OBL est livré uniquement avec le support moteur et ses vis de fixation. Si vous achetez un moteur Thunder Tiger OBL, tous les accessoires sont livrés avec.

Page 15

2. Référez-vous au mode d'emploi du moteur brushless. Fixez sur le moteur la bague d'arrêt et l'arbre d'hélice avec les vis en 4x5mm et en 2,5x8mm. Une fois l'arbre d'hélice installé, montez le moteur brushless sur son support avec les vis à tête fraisée. Faites attention à l'orientation des ouvertures situées sur la base du support moteur et aux câbles du moteur.
3. Installez le support avec le moteur monté sur la cloison pare-feu du fuselage et fixez-le à l'aide des vis 3x18mm. Les câbles du moteur doivent être insérés dans le trou tout en s'assurant que la jambe de train d'atterrissage puisse se mouvoir librement.
4. Installez la batterie dans le compartiment situé à l'avant du fuselage. Utilisez un collier rilsan pour fixer la batterie dans son compartiment. Branchez les câbles du moteur OBL au contrôleur. Le contrôleur que nous utilisons sur l'illustration est le BLC-40A (référence : 8027). Veuillez vous référer au mode d'emploi du contrôleur et de la radiocommande pour les branchements. Testez le bon fonctionnement du moteur avant d'installer l'hélice et assurez-vous que tous les branchements soient corrects. Le moteur doit tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
   Remarque : Fixez la batterie fermement et placez de la mousse ou une entretoise pour éviter que les vis de la paroi de la cloison pare-feu ne viennent entrer en contact avec la batterie lors d'un crash ou d'un atterrissage un peu brutal. Installez la batterie avec précaution, d'autant plus si vous installez une batterie Li-Po.
5. Découpez délicatement le capot moteur le long des lignes moulées situées sur la base du capot. Découpez également les aérations et le nez du capot pour l'arbre d'hélice.
6. Vérifiez que le capot se monte parfaitement sur le fuselage. Il doit y avoir un léger espace sur la partie inférieure pour permettre l'évacuation de l'air afin de refroidir le moteur. Installez le plateau du cône d'hélice sur l'arbre. Ajustez le capot moteur afin que celui-ci soit situé à environ 3mm derrière le plateau du cône d'hélice. Utilisez quelques morceaux de scotch pour maintenir le capot sur le fuselage.
7. Percez deux trous d'environ 1,5mm sur chaque côté du fuselage. Ces trous doivent être situés à environ 5mm du bord du capot moteur. Le trou supérieur doit être situé à 3mm en dessous de la ligne supérieure dessinée sur le fuselage. Le trou inférieur doit être situé à 15mm de la base du fuselage. N'essayez pas de modifier l'emplacement de ces trous car si vous percez autre part, il risque de ne pas avoir assez de matière pour que les vis soient bien fixées.

Page 16

8. Fixez le capot moteur avec quatre vis à bois 2x8mm pour tarauder les trous. Une fois le capot moteur fixé, retirez-le et appliquez une goutte ou deux de colle cyanoacrylate liquide sur chacun des quatre trous de fixation. Laissez sécher la colle avant de remonter le capot moteur. La colle cyanoacrylate va permettre de renforcer les trous. Ensuite remontez le capot moteur mais ne serrez pas les vis supérieures car des autocollants vont être posés lors de l'étape suivante. Fixez le cône d'hélice avec deux vis auto-taraudeuses 3x12mm.

9. Prenez et posez les autocollants sur le capot moteur de telle façon à ce que la ligne soit ajustée (en continue) par rapport à celle figurant sur le fuselage. Puis vissez les deux vis à bois 2x8mm situées sur la partie supérieure du capot.

INSTALLATION DU MOTEUR THERMIQUE

1. Placez le support moteur sur la cloison pare-feu comme illustré sur la photo ci-dessus et fixez-le avec des vis 3x18 mm.
2. Montez provisoirement le moteur sur son support. Le plateau d'hélice doit être à 108mm de la cloison pare-feu. Faites des marques sur le support moteur correspondant aux quatre trous de fixation du moteur.
3. Retirez le moteur puis percez avec un foret de 2,4mm les quatre trous que vous venez de marquer. Taraudez ces quatre trous en insérant dans chaque trou une vis auto-taraudeuse 3x15mm sans que le moteur soit mis en place. Une goutte d'huile vous permettra de faciliter le taraudage.
4. Assemblez le réservoir en commençant par couper un morceau de durite de 8cm de longueur. Faites passer le raccord droit (celui à 90° ne sera pas utilisé pour ce modèle d'avion) à l'intérieur du joint en caoutchouc jusqu'à ce que le joint atteigne l'anneau moulé situé vers le centre du raccord. Mettez un peu d'alcool à brûler pour faciliter la glisse du joint en caoutchouc. Maintenant insérez le raccord dans la durite et insérez le plongeur à l'autre extrémité de la durite. Puis insérez l'ensemble dans le réservoir (le plongeur en premier) et vissez le bouchon pour maintenir le tout.

Page 17

5. Découpez deux morceaux de 15cm de longueur de durite de taille standard. Branchez l'un des morceaux de durite sur le raccord du réservoir et l'autre sur la prise de pressurisation situé également sur le réservoir. Installez le réservoir dans le fuselage et faites passer les deux durites silicones à travers la cloison pare-feu. Avant d'installer le réservoir, faites passer d'abord un collier rilsan sous le support en contre-plaqué. Dans une autre étape, le collier rilsan vous permettra de fixer fermement le réservoir.

6. Pliez en "Z" la tringlerie des gaz et fixez-la sur le levier de commande des gaz. Ensuite mettez le moteur en place sur son support et faites quelques essais au niveau du carburateur pour vous assurer que la tringlerie fonctionne sans soucis. Fixez le moteur sur son support en vissant les quatre vis auto-taraudeuses 3x15mm. Vous remarquerez que le moteur est en position piqueur afin de compenser le couple du moteur.

7. Positionnez le patron (voir à la page 25) sur le capot moteur à environ 8mm de son extrémité avant. Faites une ligne sur tout le contour du patron puis découpez le capot moteur. Découpez également les aérations et le nez du capot pour l'arbre d'hélice.

8. Vérifiez que le capot moteur se monte correctement sur le fuselage. Pliez légèrement le capot moteur pour faciliter l'installation.

9. Installez le silencieux sur le moteur pour vous assurer que celui-ci ne gène pas l'installation du capot moteur. Vous serez peut être amener à découper un peu le capot moteur pour laisser passer le silencieux. Vous devrez laisser de l'espace autour du silencieux car dans la mesure où celui-ci chauffera pendant son fonctionnement, il pourrait faire fondre le capot moteur si ce dernier est en contact. Branchez les durites au carburateur et au silencieux. La durite du haut est celle destinée à la pressurisation et par conséquent se branche sur le silencieux. La durite du dessous se branche sur la prise d'arrivée d'essence du carburateur. Coupez l'excédent de durite si leur longueur est trop importante.
10. Installez le plateau du cône d'hélice sur l'arbre d'hélice du moteur et vissez provisoirement l'hélice à l'aide de l'écrou et de la rondelle. Ajustez le capot moteur afin que celui-ci soit situé à environ 3mm derrière le plateau du cône d'hélice. Utilisez quelques morceaux de scotch pour maintenir le capot sur le fuselage.

Page 18

11. Percez deux trous d'environ 1,5mm sur chaque côté du fuselage. Ces trous doivent être situés à environ 5mm du bord du capot moteur. Le trou supérieur doit être situé à 3mm en dessous de la ligne supérieure dessinée sur le fuselage. Le trou inférieur doit être situé à 15mm de la base du fuselage. N'essayez pas de modifier l'emplacement de ces trous car si vous percez autre part, il risque de ne pas y avoir assez de matière pour que les vis soient bien fixées.
12. Fixez le capot moteur avec quatre vis à bois 2x8mm pour tarauder les trous. Une fois le capot moteur fixé, retirez-le et appliquez une goutte ou deux de colle cyanoacrylate liquide sur chacun des quatre trous de fixation. Laissez sécher la colle avant de remonter le capot moteur. La colle cyanoacrylate va permettre de renforcer les trous. Ensuite remontez le capot moteur mais ne serrez pas les vis supérieures car des autocollants vont être posés lors de l'étape suivante. Fixez le cône d'hélice avec deux vis auto-taraudeuses

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

3x12mm.

13. Prenez et posez les autocollants sur le capot moteur de telle façon à ce que la ligne soit ajustée (en continue) par rapport à celle figurant sur le fuselage. Puis vissez les deux vis à bois 2x8mm situées sur la partie supérieure du capot.

INSTALLATION DE LA RADIOCOMMANDE

1. Utilisez la petite plaque de l'interrupteur comme patron et découpez une ouverture sur l'un des côtés du fuselage afin d'y fixer l'interrupteur. Il devra être positionné au même endroit que sur la photo ci-dessus. Percez deux trous de 2mm de diamètre et fixez l'interrupteur à l'aide des vis fournies avec.
2. Préparez les servos en installant les silent blocs et les œillets en respectant les instructions fournies avec la radiocommande. Retirez les palonniers (en forme de roue).
3. Installez les 3 servos sur la platine radio située dans le fuselage en utilisant les vis livrées avec votre radiocommande. Les servos devront être montés dans le même sens que celui montré sur la photo ci-dessus. Vous pouvez passer l'étape du montage du servo des gaz si votre Tiger Trainer OBL est propulsé en électrique.

Page 19

4. Enveloppez le récepteur et la batterie dans un morceau de mousse et utilisez un morceau de scotch pour fixer le tout. La mousse n'apparaît pas sur la photo pour un maximum de clarté au niveau des branchements. Laissez l'antenne et le câble de la batterie hors de la mousse de protection. Branchez la batterie à l'interrupteur et branchez ce dernier sur le récepteur. Ensuite branchez les servos tout en faisant attention de les brancher sur les bonnes voies. Si vous avez des questions concernant cette procédure, le mode d'emploi de votre radiocommande devrait vous fournir plus de détails. Une fois tous les branchements effectués, placez le récepteur à l'intérieur du fuselage, juste devant la platine radio et mettez la batterie en face du récepteur. Un morceau de double face peut être utilisé pour fixer le récepteur et la batterie. Remarque : lors de la procédure d'équilibrage de votre modèle vous serez peut-être amené à lester le nez de l'avion et/ou à déplacer la batterie vers l'avant.
5. Percez un trou de 2mm au centre de la partie arrière de la verrière pour extraire l'antenne de réception. Faites traverser le fil d'antenne dans le compartiment radio et faites le sortir par le trou que vous venez de percer. Faites une petite marque au feutre sur l'antenne à l'endroit où celle-ci sort du fuselage et collez sur cette marque un morceau de scotch. Cela permettra à l'antenne de rester sortie du fuselage. IMPORTANT : ne coupez jamais le fil d'antenne même si celui-ci vous paraît trop long car cela affecterait la portée de votre système radio. Lorsque vous faites traverser le fil d'antenne dans le fuselage, évitez de le faire passer à proximité des connecteurs des servos.
6. Insérez une goupille à l'extrémité de la dérive et utilisez un morceau de scotch pour fixer le fil d'antenne à la goupille. Faites en sorte que le fil d'antenne soit tendu et droit mais la tension ne doit pas être trop excessive afin de ne pas endommager le fil.
7. Installez les piles ou chargez les batteries de votre radiocommande et allumez à la fois l'émetteur et le récepteur. Positionnez les curseurs de trims de l'émetteur sur le neutre. Vous devriez entendre les servos situés dans le fuselage se déplacer. Maintenant déplacez le manche des gaz (c'est le manche de gauche pour les émetteurs configurés en mode 2) tout en bas (position du ralenti moteur) et déplacez également le trim des gaz vers le bas.

Commande des gaz
Gouverne de profondeur
Gouverne de direction

Page 20

8. Installez la fixation de tringlerie EZ sur le palonnier du servo comme illustré sur la photo. Faites passer la tringlerie à travers la fixation et ensuite fixez le palonnier sur le servo de commande des gaz. La fixation de tringlerie EZ sur le palonnier doit être positionnée à 40° vers l'arrière de l'avion comme montrée sur la photo. Avec votre système radio toujours allumé, déplacez le manche des gaz vers le haut pour vérifier que la fixation de tringlerie EZ se déplace vers l'avant de l'avion. Si ce n'est pas le cas, inversez le sens du servo avec l'interrupteur d'inversion de l'émetteur (voir le mode d'emploi de la radiocommande) et réajustez le palonnier du servo des gaz. Déplacez le manche des gaz tout en bas pour retourner en position du ralenti moteur.
9. Prenez la tringlerie des gaz et tout en observant la buse du carburateur, réglez la tringlerie de façon à ce que la buse soit entièrement fermée. Puis vissez la vis de la fixation de tringlerie EZ afin de fixer la tringlerie dans cette position. Coupez l'excédent de corde à piano situé après la fixation.
10. Avec le système radio toujours allumé, déplacez le curseur du trim des gaz au centre. En déplaçant le trim, le carburateur devrait s'ouvrir légèrement et ainsi permettre au moteur d'avoir un ralenti satisfaisant. Pour couper le moteur à partir de l'émetteur, il vous suffira de déplacer le trim des gaz vers le bas. Maintenant poussez le manche des gaz vers le haut et observez la buse du carburateur. Elle devrait s'ouvrir complètement lorsque le manche des gaz est en butée. Si ce n'est pas le cas, déplacez la tringlerie dans un autre trou de la commande des gaz située sur le carburateur. Si la buse s'ouvre complètement mais que le servo se met à forcer, déplacez la fixation de tringlerie EZ sur un autre trou du palonnier du servo (sur un trou situé plus au centre du palonnier).

Tringlerie de gouverne de direction
Tringlerie de gouverne de profondeur

11. Prenez les tiges filtées, les tringleries pliées en « Z » et les tringleries présentes dans le fuselage. Assemblez les deux tringleries comme illustrées ci-dessus en les vissant aux tringleries présentes dans le fuselage à la longueur indiquée ci-dessus. Utilisez une pince à embouts courbés pour vous aider à visser. Vous devrez mettre un morceau de papier ou de tissus sur l'extrémité de la tringlerie afin d'éviter d'endommager l'intérieur du fuselage lorsque vous visserez.
12. Collez un morceau de scotch sur les gouvernes de profondeur et de direction en position neutre.

Page 21

13. Installez l'extrémité de la tringlerie pliée en « Z » sur le servo puis insérez la tringlerie assemblée dans la gaine située sur le côté droit du fuselage jusqu'à faire sortie la tringlerie par son trou d'extraction. Ensuite installez le palonnier du servo de profondeur lorsque le servo est en position neutre et vissez le palonnier pour le fixer.
14. Coupez un morceau de durite silicone et fixez-le sur la chape. Ensuite vissez la chape sur la tringlerie de la commande de profondeur. Vissez la chape à environ dix tours et ensuite encliquetez la chape sur le troisième trouve du guignol de la commande de profondeur.
15. Installez l'autre fixation de tringlerie EZ sur le palonnier du servo de direction. Faites la même procédure pour installer la tringlerie de direction sur le servo et son palonnier. La différence est que vous devrez visser la tringlerie à sa fixation et ensuite fixez le palonnier au servo de direction.
16. Même procédure pour vissez la chape et ensuite pour l'encliqueter sur le guignol de direction lorsque la gouverne et le servo sont au neutre.
17. Fixez la tringlerie de la jambe de train avant lorsque le servo de la gouverne de direction est en position neutre et lorsque le train d'atterrissage est droit. Assurez-vous que la gouverne de direction et la jambe de train soient dans la bonne direction. Lorsque vous déplacez le manche de la gouverne de direction vers la droite, la jambe de train avant et la gouverne de direction doivent se déplacer vers la droite. Reportez-vous à la page 24 pour les déplacements de la jambe de train avant.
18. Appliquez un morceau de scotch sur les deux ailerons afin de les fixer en position de neutre, exactement comme vous l'avez fait précédemment pour la gouverne de direction et de profondeur.

Page 22

19. Installez les silent blocs et les œillets sur le servo d'aileron puis fixez-le à la platine servo en utilisant les vis qui sont livrées avec. Installez un palonnier à double bras sur le servo (ou coupez deux bras sur un palonnier en croix). Avec le palonnier du servo des ailerons positionné en neutre, mettez les tringleries sur

Notice provenant du site internet mrcmodelisme.com

les trous du palonnier et marquez les tringleries avec un feutre au niveau des trous.
20. Pliez les tringleries en « Z » au niveau des marques que vous venez de réaliser et coupez l'excédent de corde à piano.
21. Retirez le palonnier et insérez les tringleries en « Z » dans le troisième trou du palonnier. Puis fixez le palonnier au servo et ajustez les chapes si nécessaire afin de faire en sorte que les deux ailerons soient en position neutre lorsque le palonnier est lui aussi en position neutre.
22. Placez l'aile sur le fuselage et mettez le câble du servo dans le compartiment radio. Disposez l'aile sur l'assise du cockpit et maintenez-la en place à l'aide des élastiques tendus sur les tourillons.
23. Félicitations ! Maintenant votre Tiger Trainer OBL est prêt à voler. Veuillez vérifier que votre ensemble radio fonctionne parfaitement, que les servos se déplacent correctement et que votre avion soit bien équilibré. Toute l'équipe Thunder Tiger vous souhaite du plaisir à voler avec votre nouveau Tiger Trainer OBL.

Page 23
EQUILIBRAGE DE L'AVION
IMPORTANT: N'essayez pas de voler avant d'avoir vérifié l'équilibrage de votre avion.
1. Tournez l'avion et faites un repère à 89mm en arrière du bord d'attaque de l'aile.
2. Mettez votre modèle aux conditions de vol (sauf carburant). Posez votre modèle sur deux doigts au niveau du repère précédemment tracé et vérifiez qu'il soit stable. Si l'avion part vers l'arrière, il sera nécessaire de mettre du poids dans le nez ou de déplacer la batterie et le récepteur vers l'avant. Si l'avion penche vers l'avant, il faudra alourdir l'arrière.

PREPARATION AVANT VOL
Nous vous conseillons de demander à un pilote expérimenté de vérifier votre montage avant les premiers vols.
TROUVEZ UN TERRAIN D'AEROMODELISME
Le meilleur endroit pour faire voler votre modèle en toute sécurité est le terrain de votre club d'aéromodélisme local. Vous trouverez sur place une structure adaptée à la pratique de l'aéromodélisme et des gens expérimentés qui pourront vous apprendre la conduite à tenir.
Pour avoir toutes les informations nécessaires, vous pouvez contacter la Fédération Française d'AéroModélisme (FFAM) :
FFAM
108, rue Saint-Maur
75011 PARIS
Tel : 01 43 55 82 03
Site web : http://www.ffam.asso.fr/

Page 24
CONTROLES RADIO
LE CONTROLE DES DEPLACEMENTS (AILERON, PROFONDEUR ET DIRECTION)

ROULIS A DROITE
Déplacez le manche vers la droite.
ROULIS A GAUCHE
Déplacez le manche vers la gauche.
PIQUER
Déplacez le manche vers le haut.
Déplacez le manche vers la droite.
CABRER
Déplacez le manche vers le bas.
Déplacez le manche vers la gauche.

Page 25
INFORMATIONS SUR LES ACCUS RADIO
Les accus Ni-MH sont le coeur de votre ensemble radio. Assurez-vous avant chaque vol que les accus sont bien chargés. Suivez les indications fournies avec votre ensemble radiocommande pour une bonne utilisation des accus rechargeables Ni-MH.

Page 26
VERIFICATIONS D'AVANT VOL
Vérifiez tous ces points avant de décoller :
1. Contrôlez toutes les gouvernes, que celles-ci soient en bon état.
2. Vérifiez le serrage des vis, des chapes et tout autre connecteur.
3. Vérifiez les fréquences utilisées sur le terrain, vous devez avoir une fréquence libre.
4. Vérifiez le sens de débattement des gouvernes.
5. Vérifiez le niveau de charge des accus d'émission et de réception.
6. Faites un test de portée avec moteur tournant et arrêté. Suivez les instructions du constructeur radio.

Page 27
RECOMMANDATIONS IMPORTANTES
1. Enveloppez votre récepteur dans une mousse de protection. Même si le fil d'antenne du récepteur est trop long, ne le coupez pas, ne l'enroulez pas non plus.
2. Montez les servos avec soin. Serrez les vis de fixation jusqu'à ce que les passe-fil en caoutchouc soient légèrement comprimés.
3. La batterie doit être bien maintenue dans le fuselage avec l'impossibilité de bouger pendant le vol.

PREMIER VOL
Toutes les vérifications ont été effectuées, vous êtes prêt pour le premier vol. Soyez assisté d'un pilote expérimenté pour ce premier vol. Mettez l'appareil en bout de piste, nez au vent, poussez graduellement le manche des gaz jusqu'à plein gaz. L'avion accélère et roule. S'il à une tendance à partir vers la gauche dû au couple moteur, corrigez avec de la dérive à droite. Si vous avez monté le moteur avec un angle d'anticouple suffisant, ce phénomène ne se sentira pas.
Lorsque l'avion atteint sa vitesse de vol, appliquez un peu de profondeur à cabrer et l'avion décolle avec une pente douce. Ne tirez pas trop sur la manche de profondeur où l'avion décollerait trop vite avant de perdre de la vitesse et de décrocher pour tomber sur la piste. Laissez l'avion prendre un peu de vitesse en l'air pour continuer à prendre doucement de l'altitude. Lorsque l'avion est bien en altitude, vous pouvez alors tourner aux ailerons pour le faire revenir vers le terrain. Quand vous effectuez un virage, vous avez besoin de cabrer un peu pour conserver une altitude constante. Pilotez toujours en douceur pour vous rendre compte de chaque commande et de la réaction qu'elle implique à l'avion. Lorsque vous volez, vous pouvez réduire le régime moteur à mi-gaz. Cela réduira la vitesse de vol et vous laissera plus de temps pour penser au pilotage. Vous pouvez alors piloter uniquement avec les ailerons et la profondeur, ce qui est plus facile pour apprendre. Il se peut que vous ayez besoin de corriger les trims de votre émetteur pour que, les manches au neutre, l'avion vole droit. Un pilote confirmé pourra vous faire ces réglages pendant que vous volez par exemple. Si vous perdez le contrôle de votre modèle, lâchez les manches, reconcentrez-vous un instant, imaginez que vous êtes dans l'avion. Pendant ce court moment, l'avion a dû se stabiliser en vol, il ne vous reste plus qu'à appliquer les bonnes commandes pour redresser l'appareil. Si vous réalisez que vous êtes sur le point de percuter un obstacle (arbre, pylône ou même le sol), réduisez le moteur au ralenti et cabrez à moitié, cela réduira très vite la vitesse de l'avion et diminuera les dommages causés par la collision.
Avant d'atterrir, faites 2 ou 3 passages au dessus de la piste à vitesse réduite afin de vous familiariser avec l'approche de la piste. Pensez que vous devez gérer l'altitude avec les gaz et pas avec la profondeur. Le nez de l'avion légèrement en l'air, gérez le régime moteur pour obtenir une descente douce. Pensez à toujours atterrir vent de face. L'avion va descendre doucement et touchera la piste sans encombre. Une fois l'avion posé, lâchez le manche de profondeur et réduisez le moteur jusqu'au ralenti. Utilisez la direction pour sortir l'avion de la piste.

REGLES DE SECURITE

Notice provenant du site internet mrcmodelisme.com

CHOISISSEZ UN ENDROIT APPROPRIE POUR VOLER
Vous pouvez faire voler votre nouvel avion sur le terrain du club local. Si ce dernier ne se situe pas à proximité de votre domicile, choisissez un grand terrain dégagé, libre de tout obstacle et assez éloigné des habitations. Vous devez aussi munir votre moteur d'un silencieux pour diminuer le niveau du bruit.

PROCEDEZ A UNE VERIFICATION DE SECURITE AVANT LE VOL
Avant chaque vol, procédez à une inspection complète de votre avion. Vérifiez l'état des charnières, assurez-vous que toutes les transmissions soient bien connectées et que la boulonnerie de fixation du moteur, soit bien serrée. D'une manière générale, vérifiez tout ce qui pourrait se desserrer dans l'avion au cours du vol.

ASSUREZ-VOUS QUE LA FREQUENCE DE VOTRE RADIO SOIT LIBRE AVANT DE L'UTILISER
Différentes fréquences sont utilisées pour la radio commande des modèles réduits. Attention, deux installations ne peuvent pas fonctionner sur une même fréquence. Avant de mettre en contact votre émetteur, assurez-vous que votre fréquence ne soit pas déjà utilisée par quelqu'un d'autre.

PROTEGEZ -VOUS DES RISQUES OCCASIONNES PAR L'HELICE
Avec les hélices il y a toujours un risque de danger. Selon le régime du moteur et les conditions climatiques, une pale peut casser et provoquer des blessures. C'est la raison pour laquelle il faut toujours se tenir en dehors du champ de rotation de l'hélice et tenir les spectateurs éloignés de préférence derrière l'avion.
NE VOLEZ JAMAIS A PROXIMITE DES LIGNES A HAUTE TENSION
Les lignes à haute tension provoquent des interférences radio. Pour les éviter, il vaut mieux éviter de voler à leur proximité.

CONDUITE A TENIR
Il est bien évident que la pratique de votre hobby sera bien plus agréable si chacun observe toutes les règles de sécurité, fait preuve de courtoisie et de sens civique envers les autres.

Page 28
PREPARATION APRES VOL
PRUDENCE :
1. Ne touchez pas votre moteur après l'avoir arrêté sans avoir attendu qu'il refroidisse sous peine de vous brûler.
2. Ne faites pas tourner votre moteur dans un local clos car il dégage, comme tous les moteurs, du monoxyde de carbone très dangereux pour la santé.
3. Souvenez-vous que l'utilisation et le maniement d'un modèle réduit demande beaucoup d'attention et le respect des règles de sécurité élémentaire.

Les modèles volants ont assez de puissance pour causer des dégâts corporels ou matériels importants; ne jouez donc pas avec le feu et écouter les conseils de votre détaillant ou d'un modéliste confirmé avant d'utiliser votre modèle.

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

NOTE

Importé en France par :
MODEL RACING CAR
Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue de la Sablière
94370 Sucy en Brie
Tél. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Made in CHINA